

第1回から第5回までの議論と検討の方向性について (支援制度のあり方①)

国土交通省
総合政策局公共交通政策部
自動車局旅客課
平成31年2月15日



議論の流れ

国・自治体等公的主体からの観点

- 地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方
 - ◆ 広域交通圏の観点、都道府県・市町村協働検討体制の確立
 - ◆ 計画の実効性確保のための事業制度のあり方
- 計画を実現する支援制度のあり方
- 地域（自治体、民間事業者）の創意工夫・取組み・努力に柔軟に対応できる制度のあり方
 - ◆ 都市・地方の活性化を促すネットワーク構築
 - ◆ 事業者・自家用有償旅客運送・共助の役割分担と導入円滑化
- 地域の既存輸送資源の積極活用のための方策 等

交通事業者等サービス提供主体からの観点

- 交通事業の経営連携・共同化、多目的化（例：貨客混載）等の柔軟化
- 人手不足の解消
- 新モビリティ（自動運転、MaaS、AIデマンド等）の効果的な事業活用・導入の具体化
- インバウンド需要への対応 等

AI等技術革新からの観点

- AI活用、MaaS・自動運転の進展、空飛ぶ自動車等、新たなサービスの創出による交通イノベーションの可能性・想定 等

地域交通全体の目指すべき目標設定

- 地域交通に関する国・地域における評価指標のあり方 等

I. 地域交通への支援制度についての経緯と現状

II. 計画を実現する支援制度のあり方についての論点整理

III. 検討の方向性

I . 地域交通への支援制度についての経緯と現状

- 人口減少・高齢化が進む中で、地域社会の維持・活性化を図るため、地域内の経済・社会活動の基盤である公共交通による移動を確保することが重要。
- 一方で、特に地方部において交通事業者の赤字が増加するなど、国や地方公共団体による支援なしに、地域公共交通を確保維持することが困難となってきた。
- 従来は、バスの路線維持への支援は広域的・幹線的バス路線に限定されていたところ。
- 平成19年の地域公共交通活性化・再生法の制定を受け、平成20年度に「地方公共交通活性化・再生総合事業」を創設。市町村を中心とする地域の法定協議会に対し、地域公共交通の維持に向けた試行的な取り組みに要する費用の1/2を補助（3年間の立ち上げ支援）。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）

法定協議会

市町村

公共交通事業者

地元企業

住民

学校・病院等

等

市町村が策定

地域公共交通総合連携計画（法定計画）

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

協議会が策定

うち協議会が取り組む事業

- ・ 協議会の参加要請応諾義務
- ・ 計画策定時のパブリックコメント実施
- ・ 計画作成等の提案制度
- ・ 協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

①「地域公共交通総合連携計画」（法定計画）策定経費 定額

②総合事業計画に定める事業に要する経費

- ・ 実証運行（航） 1/2
- ・ 実証運行（航）以外の事業 1/2※

※政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3

地域公共交通活性化・再生総合事業計画（3年）

（例）

- ◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行（航）
- ◇ 車両関連施設整備等
- ◇ スクールバス、福祉バス等の活用
- ◇ 乗継円滑化等
- ◇ 公共交通の利用促進活動等
- ◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化
- ◇ その他地域の創意工夫による事業



取組支援

- 平成21年の事業仕分けにおいて、地域内交通の維持に向けた試行的取組に必要な運行費等への支援を行っていた「地域公共交通活性化・再生総合事業」は、「各自治体の判断に任せる」とされ、廃止となった。

平成21年11月 事業仕分け

地域公共交通活性化・再生総合事業

⇒ **各自治体の判断に任せる**

バス運行対策費補助

⇒ 車両購入費補助を廃止

離島航路補助

⇒ 見直しを行わない

鉄道軌道輸送高度化事業費等補助
(LRTシステム整備費補助を含む)

⇒ 予算要求の縮減(10%程度)

その他の地域公共交通関連予算

公共交通移動円滑化(バス)

交通施設バリアフリー化設備等
整備費補助の一部(鉄道)

地域公共交通維持・活性化
推進費の一部(離島航空路)

平成22年6月 行政事業レビュー

地域公共交通活性化・再生総合事業

⇒ **一旦廃止**

ただし、政策目的はご理解頂いたので、政策目的を達成するため、交通基本法の検討の中でより効果的な支援策に見直し。

地域公共交通確保維持改善事業の創設

平成22年11月 政策コンテスト

地域公共交通確保維持改善事業として453億円を要望。パブコメにおいて高い評価。

⇒ B評価：地域公共交通において国が真に保障すべきナショナルミニマム、各自治体や地域の従来の取組みの取扱い、大幅な増額についての行政刷新会議の指摘に基づく大幅な見直しや、事業の大幅な低コスト化、真に必要な分野・地域への重点化等が条件（※B評価・・・事業の「内容」は積極的に評価できるが、「改革の姿勢」等の問題がある）

平成23年度

地域公共交通確保維持改善事業 創設 ⇒ 当初予算 305億円

- 平成23年度に、従来の支援制度が、①地域間の広域幹線等に限定されていたこと、②地域内交通への支援が「期間限定の立ち上げ支援」であったこと等を抜本的に見直し、地域の実情に応じて、生活交通の確保維持、バリアフリー化等を総合的に支援する「地域公共交通確保維持改善事業」を創設。
- 地域内のバス交通、デマンド交通等の確保維持については、その中の「地域公共交通確保維持事業」で対応。

従来の地域公共交通に係る国の支援策

- 広域幹線等に限定
- 期間限定の立ち上げ支援
- 事後的な補助が中心

旧制度 215億円(H22)

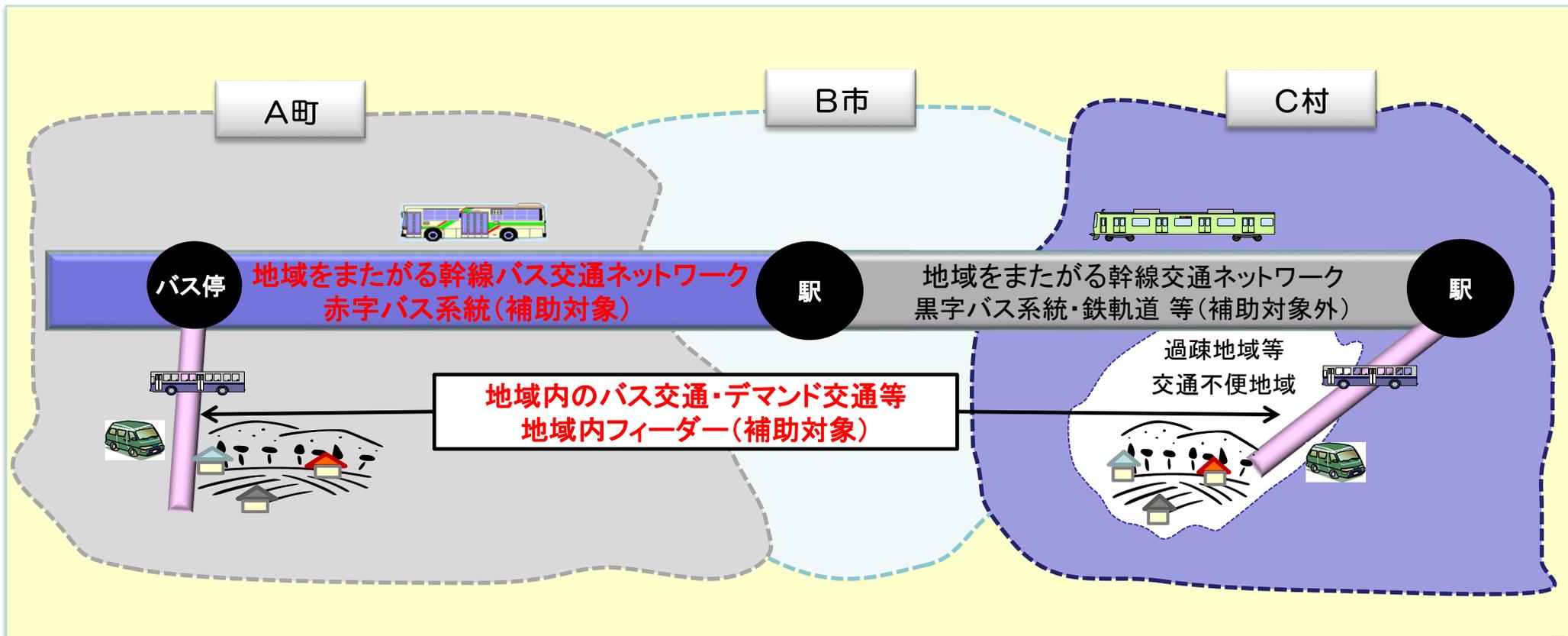
- 地方バス路線維持対策**
 - ・赤字の広域的・幹線的バス路線の欠損に対する事後的補助等
- 離島航路補助**
 - ・赤字の離島航路の欠損に対する事後的補助等
- 公共交通移動円滑化(バス)**
 - ・ノンステップバス等の導入費補助
- 交通施設バリアフリー化設備等整備費補助の一部(鉄道)**
 - ・鉄軌道駅のバリアフリー化に対する補助
- 鉄道軌道輸送対策事業費等補助**
 - ・地域鉄道の安全性向上設備整備等に対する補助
 - ・LRTシステムの整備に対する補助
- 地域公共交通維持・活性化推進費の一部(離島航空路)**
 - ・実証調査に対する補助
- 地域公共交通活性化・再生総合事業**
 - ・地域の公共交通の活性化・再生の試行的取組みに対し、そのために必要な運行(航)、事業の立ち上げ等を期間を限定して(3カ年)補助

従来の支援策を抜本的に見直し

「地域公共交通確保維持改善事業」305億円(H23)

- 地域公共交通確保維持事業**
 - バス交通、デマンド交通等、離島航路・航空路の確保維持
- 地域公共交通バリア解消促進等事業**
- 地域公共交通調査事業等**

- 「地域公共交通確保維持改善事業」における陸上交通への支援については、
 - ① 地域をまたがる幹線バス交通ネットワークを確保する「地域間幹線系統補助」
 - ② 地域内のバス交通、デマンド交通等を確保する「地域内フィーダー系統補助」の二本柱となっている。



地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）

- 地域間幹線系統補助は、当該系統が①赤字、②複数市町村をまたがる、③運行回数は1日3回以上、④輸送量は1日15～150人等の要件を満たす場合に、その**収支差の1/2を運行事業者等に補助**。
- 残りの収支差について地方公共団体が運行事業者等に補助する場合には、その額の80%が**特別交付税の対象**になりうる。
- 補助申請の際には、都道府県協議会等が「生活交通確保維持改善計画」を策定する必要があるが、地域公共交通活性化再生法の「**網形成計画**」の作成は求められていない。

補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

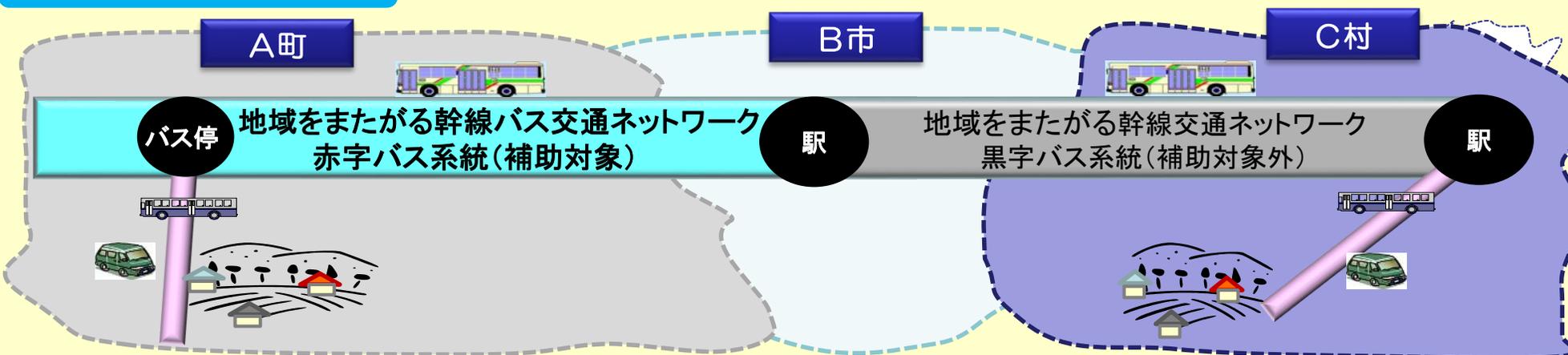
○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

- ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象システムのイメージ



地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）

- 「地域内フィーダー系統補助」は、当該系統が①赤字、②補助対象の「地域間幹線系統」に接続、③過疎地域等であれば地域間幹線バスや鉄道等に接続（※補助対象の「地域間幹線系統」への接続までは不要）、④新たに運行する場合等の要件を満たす場合に、その収支差の1/2を運行事業者等に補助。
- 残りの収支差について地方公共団体が運行事業者等に補助する場合には、その額の80%が特別交付税の対象になりうる。
- 1日の運行回数や輸送量の要件はないが、市町村ごとに人口等を基準として補助額の上限を設定している。
- 補助申請の際には、市町村協議会等が「生活交通確保維持改善計画」を策定する必要があるが、地域公共交通活性化再生法の「網形成計画」の作成は求められていない。

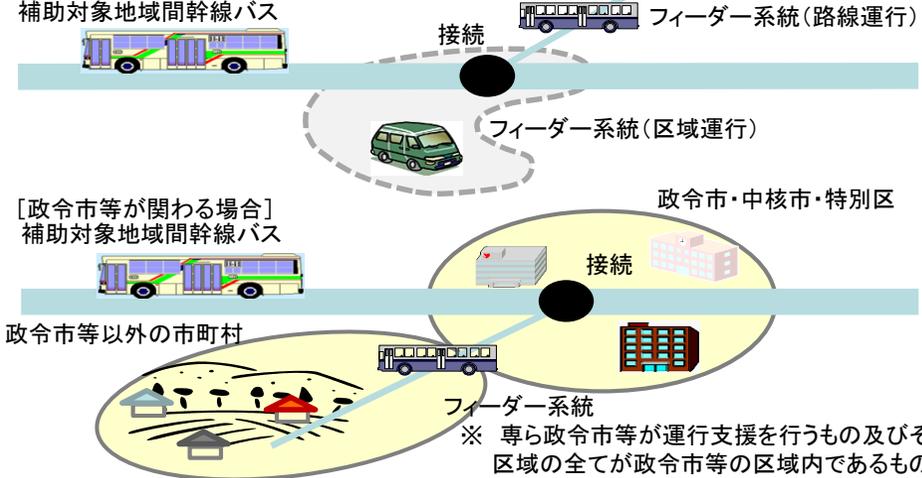
補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会
- 補助率
1/2
※市町村ごとに人口等を基準として補助額の上限を設定

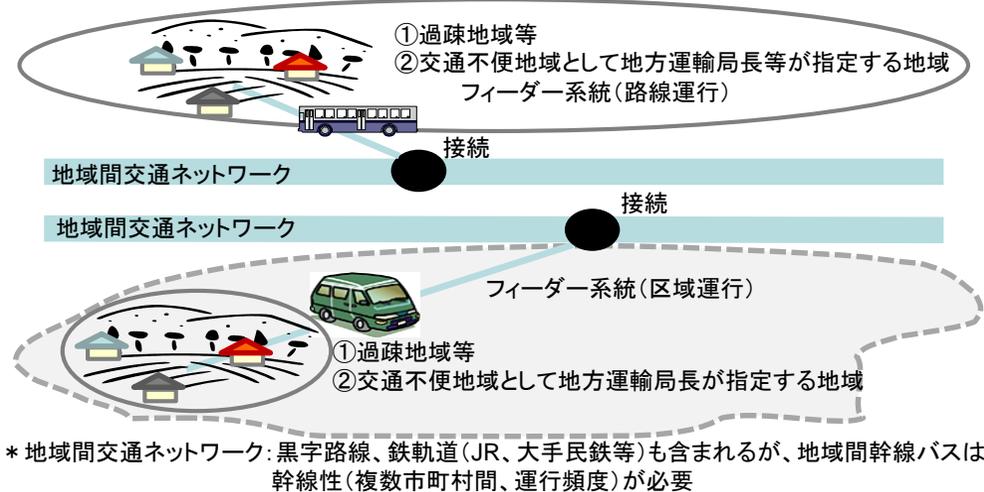
- 主な補助要件
 - ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
 - ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
 - ・乗車人員が2人/1回以上であること（定時定路線型の場合に限る。）
 - ・経常収益が経常費用に達していないこと

補助対象系統のイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続

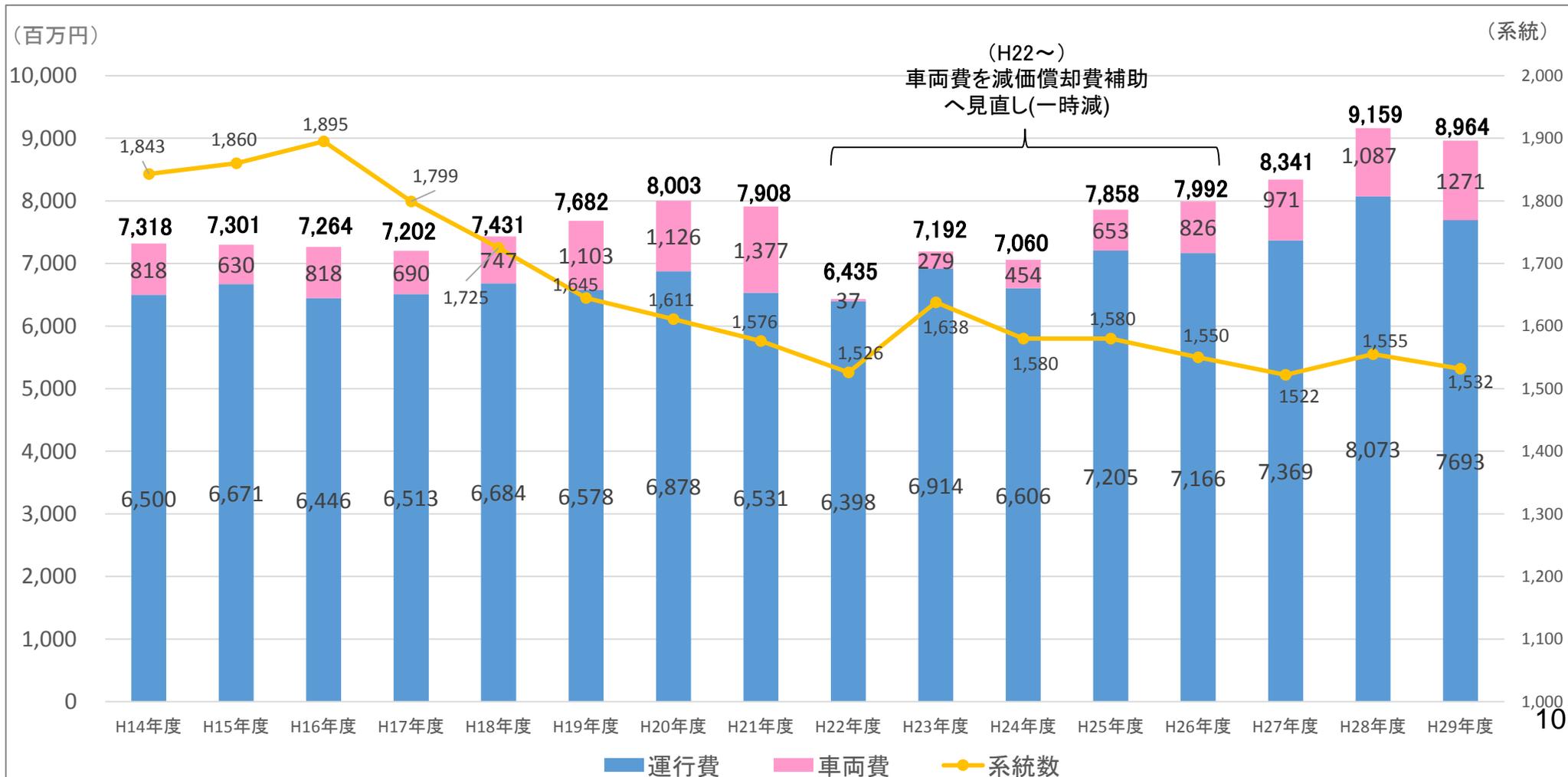


(2) 交通不便地域



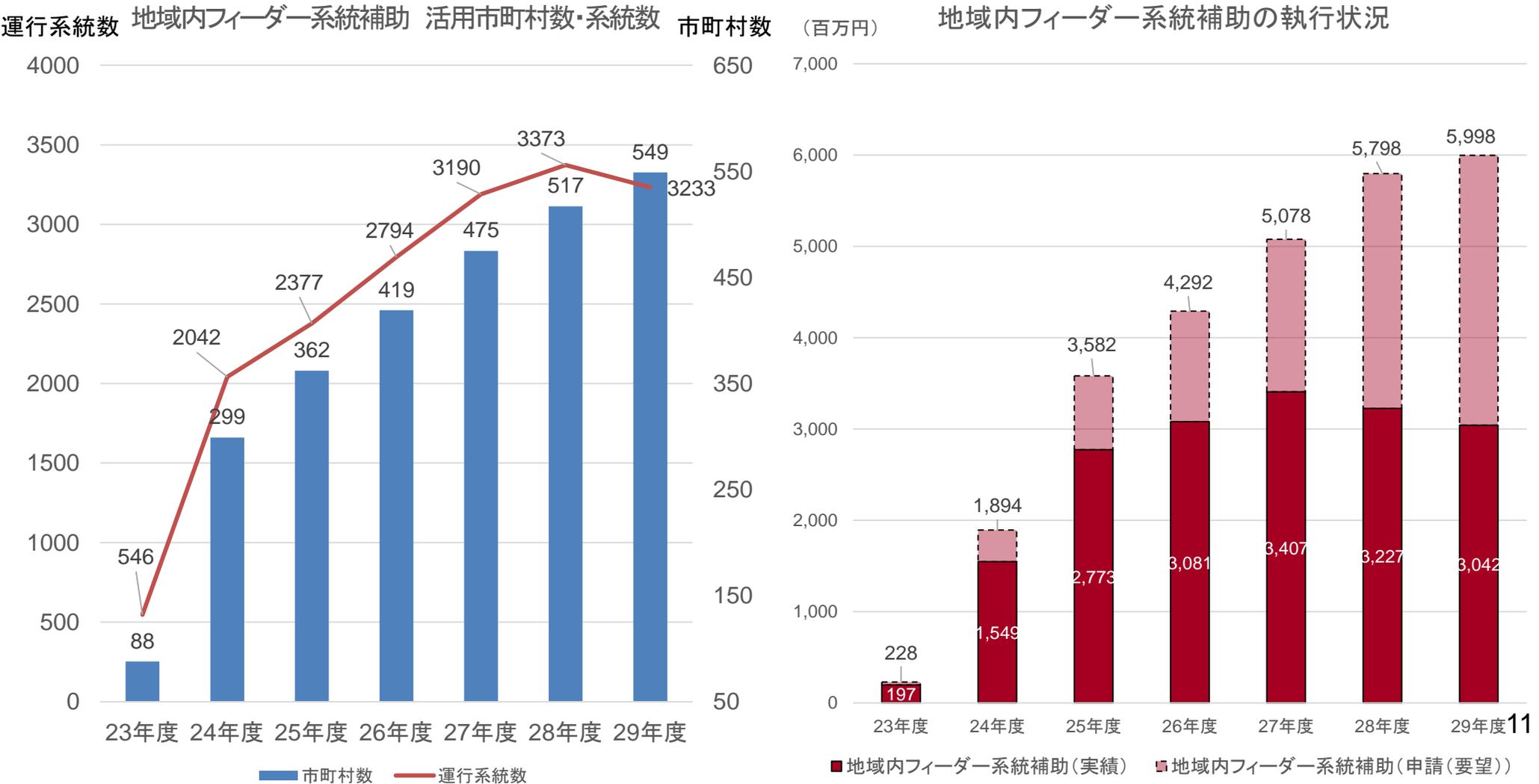
地域間幹線系統補助の推移

- 平成16年度以降、補助対象系統数は減少傾向にある中、それを上回る輸送人員の減少及び運送費用の増加により赤字額が増加傾向にあるとともに、東日本大震災の特例措置等(要件緩和)の影響により運行費は増加している。
- また、車両費は平成22年度に一括購入補助から減価償却費補助に制度改正を行った影響により、改正後5年間は一時的に減少したが、その後は増加傾向にある。



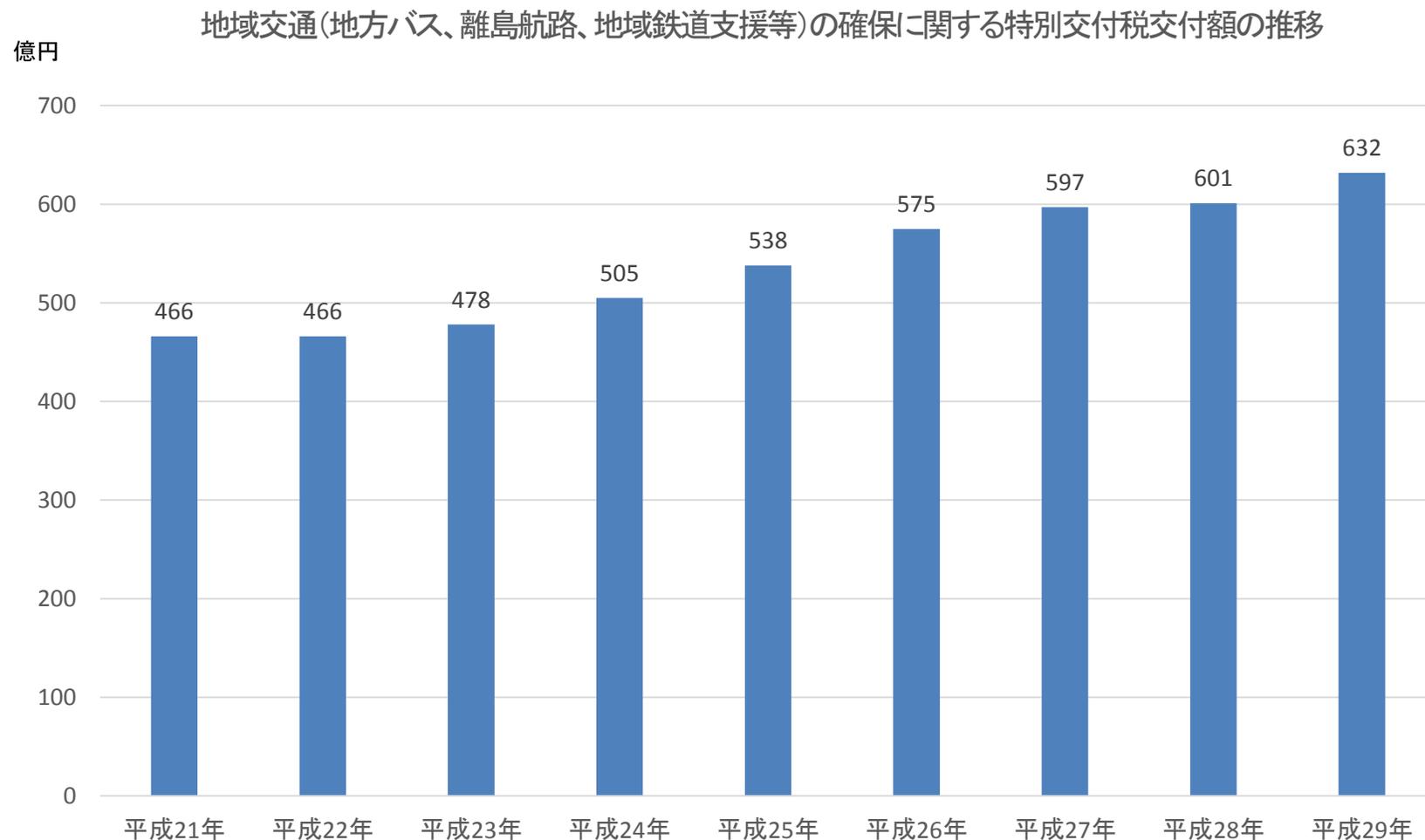
地域内フィーダー系統補助の推移

■ 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増す中、地域の経済・社会活動の基盤である地域内交通（コミュニティバス、乗合タクシー等）の確保維持に対するニーズは拡大傾向にある。地域内フィーダー系統補助を活用する市町村数・申請（要望）額も増加傾向にあるが、限られた予算の範囲内で執行している状況にある。



地域交通の確保に関する特別交付税交付額の増加

- 地方バス路線の運行維持については、地方公共団体が負担する額の80%が、特別交付税の対象になりうる。
- 地域交通（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）の確保に関する特別交付税交付額は毎年増加傾向にあり、8年間で約36%増加している。

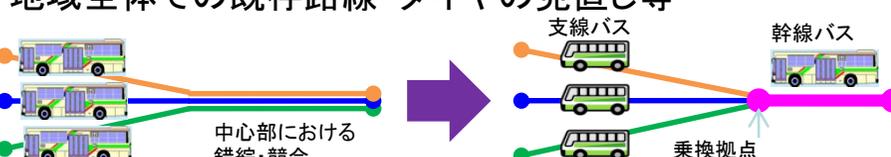


- 平成26年の地域公共交通活性化・再生法の改正を踏まえ、地域公共交通ネットワークの再編の取組に対し、まちづくり支援とも連携し、重点的な支援を実施。
 - ・ 地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入
 - ・ BRTの高度化
 - ・ 地域鉄道の上下分離等

地域公共交通網形成計画

地域公共交通再編実施計画

国の認定

<p>バス路線の再編</p>	<p>地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等</p> 
<p>デマンド型等の多様なサービスの導入</p>	<p>路線バス・定期航路事業からデマンド型タクシー・海上タクシー等への転換</p> 
<p>BRTの高度化</p>	<p>連節バスの導入等</p>  <p>BRT (Bus Rapid Transit) : 連節バス、バスレーン等を組み合わせた地域の幹線交通システム</p>
<p>地域鉄道の上下分離等</p>	<p>上下分離等の事業構造の変更</p>  <pre> graph LR subgraph "鉄道事業者" direction TB A[運行] B[施設保有] end A --> C[運行
(鉄道事業者)] C -- "施設使用料" --> D[施設保有
(自治体等)] </pre>

支援内容の充実

Ⅱ．計画を実現する支援制度のあり方についての論点整理

地域交通への支援制度を取り巻く課題等

課題①：人口動態の変化等に伴う需給ミスマッチの拡大

- 人口減少に伴う利用者の減少
 - 高齢化(特に高齢単身世帯の増加)による自家用車以外の需要の高まり
 - インバウンド需要の増大
 - 厳しい財政事情下での公的負担
 - 担い手不足
- 等

課題②：都市構造の変容と広域連携の必要性の増大

- 都市構造を一定程度集約したコンパクトシティの実現
 - 市街地周辺以外に居住する地域住民の移動手段の確保維持
 - 広域的な移動ニーズへの対応
- 等

課題③：ICT等を活用した新たなモビリティサービスの導入

- スマートフォンによる経路検索や運行情報提供等の活用
 - MaaSによる公共交通利用者の利便性向上に向けた取組の検討・推進
 - 自動運転の進展
- 等

委員等からのご指摘(第1回～第5回)①

地域交通への支援の意義・必要性

- 交通ネットワークの維持確保は何のために必要なのか、整理が必要。クロスセクター効果(公共交通施策が市民生活に関わる様々な分野に波及)を定量的に分析することが重要。
- 高齢者は、人と話すことで介護予防につながる。そのために外出機会の創出が必要であり、公共交通ネットワークもそのために必要。福祉や健康とどのように関連付けをしていくかが重要である。
- 通学ニーズへの対応や若者の外出の促進が人口流出を防ぐことに直結する。
- 通院や買い物など目的のある移動のみではなく、移動には「移動すること自体が楽しい」「行った先で友人と遊ぶのが楽しい」という面もある。そういった観点も着目すべき。
- 「支援」が前提となることは望ましくなく、「こうすれば公的支援なく維持できる」という公共交通網となることが理想。

地域公共交通への公的支援

- 自治体の予算における公共交通関係予算の割合は、きわめて小さい。自治体における公共交通のプレゼンスを高めることが重要。
- 需要が見込めず交通事業者が撤退した路線を、自治体が欠損補助することにより路線が維持されているということが問題。

地域交通への支援の財源

- 地域の生活福祉施策として、現在の補助制度には限界がきており、新たな財源の確保についても検討していくべきではないか。
- 新たな財源問題について、「交通税」の創設が難しいとするならば、他の手法を考えることはできないか。

委員等からのご指摘(第1回～第5回)②

地域の多様な関係者の協働

- 協議会は形だけの地域が多い。①場を作る、②意見交換する、③実現する、④可視化する、の4つが重要。
- 地域が連携して地域交通について検討できる体制を作るべき。
- 「地域の足は地域で守る」という意識を地域住民に意識付けすることが重要。

モード間連携や多様な輸送サービス資源の活用

- 鉄道とバスの中で限られた需要を奪い合うよりもどう連携するかという論点こそが、網形成計画の策定や協議会における議論を行う趣旨であり、これからの検討で重要な点である。
- 鉄道とバスが重複する場合に、地方公共団体は運行費補助のあるバスの方を切りたがる傾向にあるが、本当に地域の負担が多いのかどうか充分には検証しない例もよくみられる。
- 活性化再生法に基づく再編実施計画の策定を志向したが、鉄道に繋げる形のバス路線再編では国の補助要件から落ちてしまうことが課題になった。
- 途中でバスの系統を分けると、幹線要件を満たさなくなり、国庫補助の対象から外れて自治体の負担が増えるという問題が生じている。補助制度が路線再編の支障になっていないか精査が必要。
- 地域の実情に合わせて既存ストックを最大限活用することが重要。
- 路線バスと自家用有償運送、スクールバス等の連携も重要だが、うまくできていない。実質的にスクールバス化している路線バスもあり、輸送の目的を明確にした上で、教育分野等他の関係主体からのアプローチも含め、自治体にきちんと向き合ってほしい。
- コミュニティバスを廃止し、タクシー中心の交通に転換した好事例もある。

戦略的な先行投資

- 民間事業者が撤退に追い込まれるといずれ多大な投資が必要となるが、今戦略的な先行投資をすれば、地方公共団体における長期的な財政の悪化を防げる。
- 赤字補填に対する国の補助も大事だが、公共交通の利用を促進する利用者視点での取組に対する国の支援も充実してほしい。特にICカードシステムの導入への補助を増やしてもらいたい。
- 国や自治体の補助金を減らすための利用促進というのは本末転倒であり、利用促進で得ることができた利益を事業者や利用者にも還元することを目的として取り組む意識が重要。
- 運行情報のオープンデータ化やMaaSアプリの導入等の新しい技術の活用により、移動需要の創出や労働生産性の向上を通じて、公共交通の維持や発展、地域経済の活性化につながる。

計画を実現する支援制度

- 網形成計画の策定について、国としてより積極的な関与が必要なのではないか。
- 計画立案のステップのシステム化が必要。地域にとって「維持・確保すべきネットワーク」を具体的に考えられるよう、データに基づき議論、合意し、PDCAサイクルを回すようにすることが大事。
- 地域の人がどういう交通を求めているのか。人の動きなどのデータをしっかり取る必要がある。
- 網形成計画における利便性・効率性の定量的な指標が挙げられていたが、ダイヤ連携、乗り継ぎ利便の向上といった指標をできるだけ取り入れて行くべき。また、こういった指標について定量的にデータを取ることが、今後の財源確保のため重要になってくる。
- 特に中山間地域では、利用者ニーズの変容に対応し、路線の再編も行いながら柔軟に取組を進められるスキームづくりが必要。
- 路線単位・単年度の補助ではなく、エリア・ネットワーク単位の長期の委託契約により、事業者へのインセンティブ付与の仕組みや優れた事業計画を実行できる事業者の選定を実施すべき。
- 再編実施計画の期間満了後の再度の認定申請や新たな計画の作成については、新たな再編の取組がないと認められにくく、計画期間の終期が近づいた自治体が悩んでいる。

計画を実現する支援制度のあり方についての論点整理

検討の観点

地域公共交通への支援の意義・必要性、国・都道府県・市町村の役割分担、地方公共団体と交通事業者との役割分担等を明確にしたうえで、以下の観点から検討してはどうか。

地域の多様な関係者の協働

〔 地方公共団体、交通事業者だけでなく、地域住民、利用者、NPO、病院、商工関係者等の地域の多様な関係者が協働 〕

モード間連携や多様な輸送サービスの活用

〔 ・鉄道、バス、タクシー等の連携
・スクールバス、商業施設の輸送サービス等を含む地域の輸送資源を総覧 〕

戦略的な先行投資

〔 ・MaaSの概念の登場
・キャッシュレス対応 等 〕

上記の取組を可能とするための
計画を実現する支援制度

更なる検討の観点

新たな需要の取込み
(インバウンド需要への対応等)

担い手不足への対応

Ⅲ. 検討の方向性

検討の方向性(地域の多様な関係者の協働)

現状・課題

- ◆ 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るためには、地方公共団体や交通事業者だけではなく、地域住民、利用者、NPO、病院、商工関係者等の地域の多様な関係者が協働して取り組むことが重要。
- ◆ これらの地域の関係者が、責任や負担を明らかにしつつ、地域公共交通を確保維持する取組に主体的に取り組む事例が各地で見られている。(参P.4~9)
- ◆ 現行のバス交通の確保維持に対する支援は、個々の運行事業者(交通事業者等)への補助又は法定協議会に対する補助を選択可能であるが、実態としては、個々の運行事業者への補助がほとんどである。
- ◆ 地域内交通への補助については、市町村ごとに人口等を基準として設定する上限額の範囲内で補助しており、市町村内に複数の対象系統がある場合には、取組の実態等に関わらず、系統ごとに按分した額を充てている。(参P.10)

検討の方向性

- ✓ 地域内交通への補助については、市町村ごとに人口等を基準として設定する上限額に加え、地域の創意工夫や努力を反映した上乘せを可能とする制度に見直すべきではないか。
- ✓ 特に、地域住民、利用者、NPO、病院、商工関係者等の地域の多様な関係者が、協働して取り組むことへのインセンティブとなる仕組みを構築すべきではないか。
- ✓ 地方公共団体や交通事業者だけでなく、地域住民、利用者等を含む地域の多様な関係者の責任と負担により確保維持することを明らかにする(関係者の連携強化、公的負担の可視化等)とともに、補助に係る事務の集約化等を図るため、系統に着目した運行事業者に対する補助から、面的なネットワークに着目した法定協議会に対する補助への移行を促すべきではないか。

現状・課題

- ◆ 網形成計画については、鉄道、バス、タクシー、航路等、多様なモードによる地域公共交通ネットワークを位置づけることが可能となっている。
- ◆ これまでも、地域鉄道の活性化のための沿線の複数の地方公共団体による取組み、長大鉄道路線の廃線によるバス交通への転換等の取組みが行われている。(参P.11)
- ◆ 路線バスの廃止等に伴い、交通空白地域の解消等を目的として、各地でデマンド型の乗合タクシー等の導入が進められてきた。これにより、利用者利便の向上等の効果が生じている地域がある一方で、地域や形式等によっては必ずしも効果的・効率的ではない事例もみられる。
- ◆ 鉄道と並行するバス路線がある場合、両者を連携・統合したり、ダイヤや運賃水準を揃えることにより、利用者の利便性を向上させる取組みが検討・実施されている。
- ◆ スクールバス、福祉輸送等の公的サービス、商業施設・旅館の輸送サービス等、バス交通以外の輸送サービスとの競合や連携の不存在により、利便性や効率性を阻害している事例がみられる。(参P.12~14)



検討の方向性

- ✓ 地方部や都市部郊外等を中心に、高齢者のドアツードア輸送や学生の通学需要等に対応するため、鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー等の公共交通のみならず、商業施設の輸送サービス等を含む地域の輸送資源すべてを包括的に捉え、地域の特性等を踏まえて柔軟に選択・活用していくことを支援するべきではないか。
- ✓ 鉄道とバス、乗合タクシーをはじめとする複数のモード間の連携・調整のインセンティブとなる支援制度が必要ではないか。

検討の方向性(戦略的な先行投資)

現状・課題

- ◆ 地域公共交通における利用環境の改善については、インバウンド需要への対応という観点も含め、バリアフリー化、全国共通ICカードの導入等への支援を行っている。
- ◆ 従来のICカードによる決済や、スマートフォン等による経路検索、運行情報提供等に加え、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS(Mobility as a Service)の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組みの検討が民間主導で進みつつある。(参P.15・16)
- ◆ 公共交通の決済(キャッシュレス化)については、全国共通ICカードだけでなく、QRコード等の比較的低コストで簡易な手法を活用する事例がみられる。(参P.17・18)

検討の方向性

- ✓ 都市部だけでなく、過疎地域等の地方部においても、MaaSの概念の導入により、検索・予約・決済等の利便性の向上を図り、限られた資源を活用して、需要に見合った効果的なサービスを提供する必要があるのではないか。
- ✓ あわせて、交通事業者がより多様な運賃体系を選択できるような制度設計が有効ではないか。
- ✓ その際、地域の特性等を踏まえつつ、広域的に関係者が協働して計画的に取り組むためのインセンティブとなる支援を行う必要があるのではないか。
- ✓ 決済手段の充実に向けて、引き続き全国共通ICカードの普及を促進することとあわせ、地域や交通事業者の実情等に応じ、QRコード等の比較的低コストで簡易な手法の導入について、先進的な事例の情報提供を行うとともに、支援の充実を図るべきではないか。

検討の方向性(計画を実現する支援制度)

現状・課題

- ◆ 平成26年の地域公共交通活性化・再生法の改正以降、市町村を中心に網形成計画や再編実施計画の策定が進んでいる。一方で、都道府県と複数の市町村の連携による広域的な網形成計画等の策定は、一部の先進的な地域に限られている。(参P.19)
- ◆ 現行の支援制度(地域公共交通確保維持改善事業)は、支援に当たって法定計画(網形成計画)の策定を補助要件として求めておらず、法定計画と支援制度は直接的に結びついていない。(参P.20)
- ◆ 地域内フィーダー系統補助を活用している地域のうち、ほぼ半数は網形成計画を作成していない。(参P.21)
- ◆ 平成26年の地域公共交通活性化・再生法の改正以降、再編実施計画に基づく事業について、特例措置により重点的に支援しているが、同計画の期間満了が近づいている地域がある。(参P.22)

検討の方向性

- ✓ ①地域の多様な関係者の協働による計画的な取組み、②地域の輸送資源すべてを総覧した取組み、③MaaSの概念の登場等を踏まえた戦略的な取組みを後押しする観点から、地域公共交通活性化・再生法に基づく法定計画に位置づけられた取組みを実現するための支援制度とすることが効果的ではないか。
- ✓ 特に、市町村の財政面・体制面の課題(参P.23)、地域住民の広域的な移動ニーズ(参P.24)、災害の広域化、長大鉄道路線の廃止等を踏まえ、また、今後のMaaSの取組みの推進の観点からも、交通圏全体を見据えて都道府県と複数の市町村が協働して計画的に取り組む広域的なネットワークの構築への後押しをすべきではないか。(参P.25・26)
- ✓ 網形成計画等において設定する目標等を踏まえ、データ等に基づく事後評価を着実に実施し、地域の特性等に応じた柔軟な見直しにつなげるべきではないか。
- ✓ 再編実施計画の期間を見据え、同期間の満了後においても、継続的な改善へのインセンティブに資する支援²⁴を行う必要があるのではないか。